

整備新幹線が沿線地域にもたらす変化と 「地域の振興」に向けた考察

板原 虎ノ介 *

Toranosuke, ITAHARA

Changes Brought by the New Shinkansen Lines in the Areas along the Line and a Consideration for "Regional Promotion"

要旨: 整備新幹線とは、「地域の振興」を目的に全国で建設された新幹線路線である。本研究では、まず整備新幹線が沿線地域、とりわけ駅の立地しない自治体におよぼした変化を整理する。次に、これらの変化をマルチ・スケールなものとして再整理し、その結果から整備新幹線事業の新たな特徴について言及する。また研究対象地域の事例をもとに、新幹線の開業によって沿線の自治体がより大きな利益を得るための考察についても述べる。

筆者は、本研究の主な対象地域である魚津市の事例から、駅の立地しない自治体を孤立させるという整備新幹線事業の新たな特徴を明らかにした。また、駅の立地しない自治体がより大きな新幹線開業の恩恵を受けるにあたって、自治体の垣根を越えた地域の連携の重要性についても言及した。

Abstract: New Shinkansen Lines are built all over Japan for the purpose of "regional promotion". Firstly, this study summarizes changes of areas along New Shinkansen Lines by those constructions, especially the local governments which has no stations. Secondly, this research reorganizes these changes as multi-scale and suggests new features that New Shinkansen Line brings from some analysis. In addition, based on the case of Uozu City, the target area of this research, this paper suggests how local government along the railway can be given greater benefits by new Shinkansen.

The author clarifies new impact by geographical research at Uozu City. It is to isolate the municipality which does not have any stations from municipalities which have ones. He also mentions that it is important to cooperate among local governments in a common area, especially for those have no stations, since this might benefit more from the availability of new Shinkansen.

キーワード: 整備新幹線, 魚津市, 「地域の振興」, マルチ・スケール, 孤立する自治体, 地域の連携

Keyword: new Shinkansen lines, Uozu City, "Regional Promotion", multi-scale, isolated municipalities, municipalities' cooperation

I はじめに

新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の発生から約2年が経過し、この間に人々の生活は大きく変化した。わが国においては、政府によって緊急事態宣言が発出され、人々の接触機会の減少が図られた。これにともなう人々の移動を取り巻く環境も大きく変化した。移動を支える公共交通手段のうち、長距離の大量高速移動手段としては、鉄道、とりわけ新幹線が確固たる地位を築いてきた。新幹線は1964 (昭和39) 年の東海道新幹線開業を皮切りに、今日まで全国に路線網を広げている。現在開業済みの全国の新幹線7路線のうち、北海道、東北 (盛岡以北)、北陸、九州の4路線が整備新幹線と呼ばれている (図1 p 55に掲載)。また、2022 (令和4) 年9月に武雄温泉―長崎間で開業が予定されている九州新幹線西九州ルートも同様に整備新幹線路線である。

1. 整備新幹線の概要

東海道新幹線は、戦後の急激な経済復興と人口増

加によって東海道本線の需要が逼迫する中で、その役割を補完することを目的として構想された。当時の超特急「ひかり」号は最高時速210 km/hで走行し、東海道新幹線は東京―新大阪間を約4時間で結ぶ世界初の高速鉄道として開業した。1970年の大阪での万国博覧会の開催期間中には、利用客が半年間で1,000万人に達した。1975年までに全線が開業した山陽新幹線 (新大阪―博多間) と合わせて、当時の新幹線は太平洋ベルト地帯における時間距離を大きく短縮させることに成功した。

このような新幹線の成功を背景に、佐藤栄作内閣は新幹線、高速道路、航空によるネットワーク形成の必要性を主張した。特に新幹線については全国の中核規模の都市間と地方都市を結ぶ路線構想が掲げられることとなり、1970年には全国新幹線鉄道整備法 (以下、全幹法) が施行された。この全幹法が現在にまで至る全国各地での新幹線整備の根拠となっている。全幹法第1条の「目的」では、「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資

* 近鉄グループホールディングス (株)

することを目的とする」と明記されている。なお、一般に「整備新幹線」と呼ばれる新幹線は、同法第7条で定められる整備計画に記載された新幹線路線のことを指す。整備計画では実現に向けた具体的な計画段階に入るため整備計画の決定が持つ意味は大きく、そのため整備計画から「整備」の2文字を用いて、整備新幹線という呼称が用いられている。

整備新幹線には以下のような特徴が挙げられる。1つ目に、新幹線の建設主体は政府系の鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構）で、営業主は旅客鉄道会社（以下、JR）各社をはじめとした鉄道事業者と定められている。この公設民営の運営方法は上下分離方式と呼ばれる。2つ目に、建設費については、JRが「受益の範囲内」で線路使用料として鉄道・運輸機構に支払い、残る部分を国と地方自治体が負担することになっている。3つ目に、新幹線と並行する区間の在来線（以下、並行在来線）は、新幹線開業時にJRが運営から撤退することを認め、残された並行在来線の存続そのものや運営については沿線自治体の責任とされた。4つ目に、整備新幹線は従来の新幹線と同様の「フル規格」での整備に限らず、建設費の削減を目的とした「スーパー特急」や「ミニ新幹線」と呼ばれる方式での整備も認められた¹⁾。

以上のような特徴からわかるように、整備新幹線は従来の新幹線と比較して、JRの負担が小さくなるような制度設計のもとで整備された。一方で、主に建設費の負担や並行在来線の運営の面において、地方への負担が非常に大きくなっている。そのため、実現に至るまでの過程において沿線の地方自治体の同意を得ることが不可欠となった。

1972年には、「日本列島改造論」を掲げて、運輸大臣として全国でインフラ整備を進めた田中角栄が内閣総理大臣に就任した。このような政治的背景や時代背景において、整備新幹線計画は当時の政府と与党の下で強力に推し進められていくこととなった。高度経済成長の終焉や田中内閣の退陣をうけて、整備新幹線計画は一旦凍結されたものの、国鉄の分割民営化を直前に控えた1987年1月には、整備新幹線計画の凍結解除が閣議決定された。その後、着工の優先順位が決定され、北陸新幹線の高崎―長野間が1位となった。同区間は長野オリンピック開催に向けて首都圏と長野を結ぶ高速輸送手段の整備が急務とされ、オリンピック開催前年の1997（平成9）年10月に初の整備新幹線として開業した²⁾。

2. 本研究の概要

本節では、前節で概括した整備新幹線を題材とした先行研究を整理し、それらの特徴について述べる。また、整備新幹線にまつわる研究の動向から、本研究の対象地域ならびに目的・意義についても言及する。

1) 先行研究の整理

本研究に関わりの深い学問分野として、交通地理学の分野が挙げられる。交通地理学では主に交通機関について地域社会との結びつきの中で理解する立場と、計量的な分析から交通の分布や規則性を明らかにする立場に分かれる（三木 1995）。本研究は整備新幹線と沿線地域との関係性について考察することから前者の立場を取ると言える。前者の立場の交通地理学においては、沿線における鉄道会社の地域開発のあり方（長谷川 1997）や、架橋による離島への交通手段の変化がもたらした地域社会の変容（前畑 2011）が明らかにされた。その他にも航空や、自動車と道路建設などが地域社会との関わりの中で考えられてきた。

本研究と同様に整備新幹線と沿線地域の関係性を捉える研究としては、まず櫛引素夫による蓄積が挙げられる。櫛引は、新幹線が地域におよぼす変化のうち良い変化を「効果」、悪い変化を「影響」として、新幹線が引き起こすあらゆる効果と影響を時系列順にまとめる取り組みを続けている。

櫛引（2014）は新幹線が招く一過性のブームにともなう需要の高まりに乗じて、観光客をターゲットに絞った薄利多売型のビジネスモデルが定着することにより、地域の持続可能な発展が阻害されることの危険性を指摘した。また、これまでに新幹線が開業した各地の事例から、新幹線開業をピークとして地元の地域発展に向けた取り組みの求心力が低下していくこと指摘した。そのうえで新幹線開業を「地域発展のためのスタートライン」と捉え、様々な面における「巨大な条件変更」と表現している。そして新幹線開業を「触媒」にまちづくりや地域の人材、仕組みづくりが進展することを「最大の新幹線効果」と位置づけた（櫛引 2020）。

さらに櫛引と西山（2018）は、新幹線が関連し得るあらゆる学問領域を整理し、それらをつなぐ起点として地理学が果たす役割に注目した。そのうえで、地域社会を研究対象とし多様な領域を内包する地理学をベースとした「新幹線学」の可能性についてまとめた。

また井野(2012)は、北陸新幹線建設にともなう地域の不均等な発展として、長野県の小諸市と佐久市(岩村田)の事例を取り上げた。小諸と岩村田は、歴史的に長野県の佐久地方における中心的地位獲得のための競争を繰り広げてきた。信越本線の開業以降、1997年に北陸新幹線が長野に開業するまでは小諸駅が立地する小諸市が佐久地方の中心的地位を保ってきた。しかし、新幹線の開業時に佐久市内に佐久平駅が設置されたことにより地位が逆転し、その競争関係に終止符が打たれたとしている。このような新幹線の計画から開業に至るまでの経緯と開業後の小諸市内の状況を分析し、結果的に新幹線の誘致に失敗し、衰退への道を歩むこととなった小諸の事例から、新幹線計画にかかわる自治体への教訓を示した。

地理学以外の分野では、船橋晴俊が中心となって新幹線を題材に社会学の観点から研究を重ねた。船橋ら(1985)は、新幹線が沿線地域におよぼす効果と公害をはじめとした悪影響について整理し、環境社会学の分野における環境正義の理論⁹⁾を適用して、沿線に受益圏と受苦圏が重層的に存在していることを指摘した。また、船橋ら(2001)は整備新幹線の建設とその背景に存在した国鉄の債務問題を題材に、その政策決定の過程から「政府の失敗」たるこの問題を社会学的な視点から解明した。

2) 研究の背景と目的・意義

既存研究では駅が立地した自治体や駅勢圏に注目して研究が行われる傾向が見られ、様々な民間団体などからも盛んに開業後の経済的变化についての報告がなされる。一方で、駅の立地しない自治体に着目した研究は先述した井野(2012)と櫛引の研究の一部で述べられるのみであり、その数は少ない。全幹法においては、整備新幹線が整備される目的として「地域の振興」が掲げられていたが、そのような目的が前提とされる以上、新幹線開業の恩恵は駅の立地する自治体に限らず、駅が立地しない地域や自治体にも及ぶべきであると筆者は考える。

以上のような背景をもとに、新幹線整備に伴い、新規の駅が立地しなかった自治体を主たる研究対象地域として取り上げる。筆者が2020年の夏から冬にかけて、富山県魚津市とその周辺地域において、現地調査により得られた資料や聞き取り調査により得られた結果から、駅の立地しない新幹線沿線自治体で起きた変化について述べる。さらに、新幹線開通による各自治体における変化をスケール概念によって整理したうえで、これらの変化が複数のス

ケールにまたがる重層性を持ったマルチ・スケールなものとして捉えなおす。最後に、整備新幹線事業の新たな特徴を明らかにし、駅の設置されない自治体为新幹線開業にともなう、より大きな利益を得るための考察を行うことを目的とする。

本稿で用いるマルチ・スケールの反対の概念としてモノ・スケールが挙げられる。モノ・スケールとは、特に地誌(地域地理)学的研究の中で、地域の特徴をあらゆる観点から記述するにあたり、それらの特徴をその地域スケールの中で完結するものとして捉える考え方である。一方で地域の特徴を、その地域スケールよりも上位や下位のスケールの地域との関わり合いの中で捉え、記述するのが、マルチ・スケールの考え方であるといえる。

山崎(2013)は、特に政治地理学の分野において、ローカルに発現する政治事象をマルチ・スケールの観点から考えるアプローチが有効であるとしている。本稿では整備新幹線がローカルに与えた変化について、このマルチ・スケールの考え方をを用いて整理することにより、整備新幹線事業の新たな特徴を明らかにする。加えて、地理学をベースにした「新幹線学」の確立が目指される中で、実際に地理学のスケール概念を用いて新幹線を題材に地域振興の考察をすることの意義は大きい。

これから先の本稿の構成は以下のとおりである。II章では、整備新幹線の駅が立地しない沿線自治体における開業前後の変化を複数の観点から整理する。III章ではこれらの変化を、マルチ・スケールの観点から再整理し、整備新幹線事業の特徴と沿線地域活性に向けた考察について言及する。IV章は本研究のまとめとし、将来に向けた展望を述べる。なおこれより先、原則として「新幹線」は北陸新幹線、「開業」は2015年3月14日の新幹線の長野ー金沢間の延伸開業を指す。また、鉄道路線の区間は、原則として鉄道事業者が国土交通大臣に提出する申請書に記載する起点側から表記している。

3. 研究対象地域の概要

本研究の主たる対象地域である魚津市は富山県の東部に位置し(図2)、面積は約200km²、人口は約4万人の自治体である。魚津市の南東部には標高2,500 m級の立山連峰が連なり、そこから水深約1,000 mの富山湾へと下る急峻な地形となっている。魚津は戦国時代末期から魚津城の城下町として、江戸時代以降には北陸街道の宿場町として栄えた。そして、近現代では港町や商業都市として発展し、現在でも富山県第3の都市として国や県の出先機関が立地し

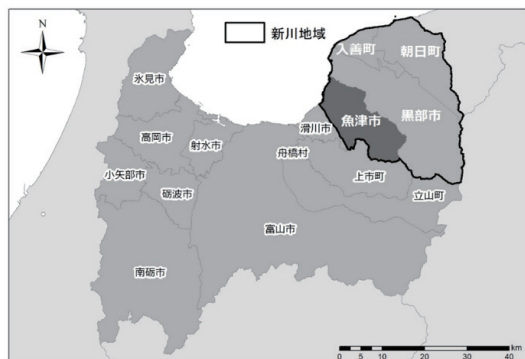


図2 研究対象地域の魚津市と新川地域
(筆者作成)

ている。このように、魚津は長きに渡り富山県東部の黒部市、入善町、朝日町を含めた新川地域の政治・経済の中心地となっている。

市内の魚津港はかつて遠洋漁業の拠点となっており、当時の遠洋漁業の豊富な漁獲量によって多額の収入を得た漁業関係者と多くの工場労働者が魚津駅前を中心市街地周辺に居住していた。そのため魚津市内には非常に旺盛な飲食店への需要があり、多くの飲食店が立ち並んだ。特に最盛期の1980年代前半には神奈川県横浜市に次いで全国第2位の人口当たりの居酒屋軒数を誇った。加えて複数の大企業の工場もあったことなどから、多くの出張客を集め、魚津駅前には多数の宿泊施設が立地した。

その後、遠洋漁業の漁獲量の減少や工場の分散化などを経て、往時のにぎわいは失われてしまった。しかし、現在においても、魚津駅前の柿の木割り飲食店街には約200店舗以上の飲食店が集積し、駅前では約1,000人、市内全域で約1,600人の宿泊受け入れ能力を有している。

魚津は古くから北陸街道の宿場町として往来が盛んな場所であった。北陸街道の役割を継承する形で明治期から大正期にかけて国道8号線が整備され、1970年代後半からは北陸自動車道が整備された。鉄道については、1908年に北陸本線の富山―魚津間が延伸開業した。1936年には、富山市内から延びる富山電気鉄道(現 富山地方鉄道)が北陸本線に沿うような形で開通し、市内に新たに4駅が設置された。この4駅のうち、電鉄魚津駅は旧市街地付近に、新魚津駅は北陸本線の魚津駅付近に設置され、両駅間の乗り換えが可能になっている。

新幹線の駅は魚津市内に設置されず、隣接する黒部市に黒部宇奈月温泉駅が開業した。同駅の開業に合わせて、近傍に富山地方鉄道の新黒部駅が設置され、富山地方鉄道が黒部宇奈月温泉駅へのアクセス

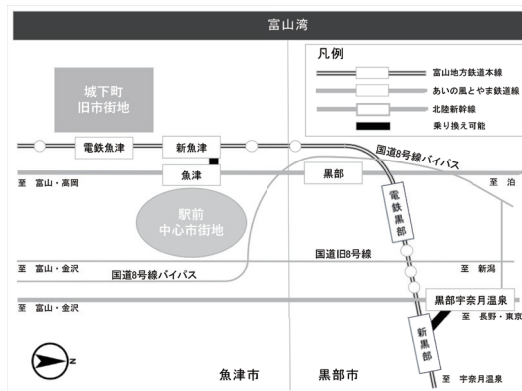


図3 魚津市と黒部市の鉄道路線略図と
魚津市内市街地部の位置関係
(筆者作成)

路線としての役割を果たしている。そのため、富山地方鉄道との乗り換えが可能な魚津駅は、黒部宇奈月温泉駅への鉄道でアクセスする際の結節点としての重要な役割を担っている。なお、本節で記述した交通体系と魚津市内の市街地の位置関係は図3に概念的に図示した。

II 新幹線開業にともなう変化の整理

本章では、魚津市を中心に新幹線開業前後の経緯と変化について述べていくこととする。本章は大きく2つの観点から新幹線開業がもたらした変化を整理する。まず新幹線開業に係る社会の流れの中で、魚津市による取り組みがもたらした変化の事例を整理する。次に、新幹線開業後に起きた魚津市を中心とした鉄道輸送における変化を整理する。

1. 魚津市と整備新幹線

1987年に当時の運輸省から、糸魚川―魚津間の整備方式をスーパー特急とする案が出された。スーパー特急方式での新幹線整備が実現すると、在来線と同じ線路幅を走行する車両が用いられる。そのため同じ列車が新幹線の線路も在来線の線路も走行することが可能となり、新幹線と在来線の直通運転が可能になる。実際に1993年の糸魚川―魚津間の着工にあたって示された工事概要の線路平面図には、現在の黒部宇奈月温泉駅の西側から魚津駅東側の東魚津信号場に延びるアプローチ線が描かれており、この段階で新幹線の魚津駅への乗り入れが具体的に構想されていたことがわかる。

運輸省案においてスーパー特急方式での整備が示

されると、「ウナギ（フル規格新幹線）を頼んだら、アナゴやドジョウ（スーパー特急やミニ新幹線）が出てきた」と揶揄されたように、当時の北陸地方の各自治体からはフル規格での新幹線整備が実現しないことに対する批判が上がった。その一方で魚津市においては、魚津駅に新幹線と直通する列車が発着する可能性が浮上したことになる。魚津市ではこれを千載一遇のチャンスと捉え、市長（当時）を会長として「北陸新幹線スーパー特急魚津駅停車促進同盟会」（以下、魚津駅停車同盟会）を結成した。また、着工にあたりJR西日本から北陸本線の魚津―糸魚川間の経営分離の意思が示された際にも、スーパー特急方式での整備を前提にしたうえで経営分離に同意した。その後も、魚津市や魚津駅停車同盟会を中心に、スーパー特急方式での整備による新幹線の魚津駅停車を前提とした都市計画などが進められてきた⁴⁾。

しかしながら、富山県内各地からの要望を受け、1999年春頃から長野―富山間のフル規格整備に向けて政府・与党内での話し合いが進み、翌年12月の申合せにおいて正式に同区間のフル規格化が決定された。結局その後も、魚津市としては変わらずスーパー特急方式を要望していくことになるが、この1年半以上の間、フル規格化が現実味を増す中で、魚津市議会でも、魚津駅にフル規格新幹線の駅を新たに設置させようとする意見が出るなど議論が混迷していった⁵⁾。

申合せの決定後、富山県内各地の同意を取り付ける段階になって、魚津市長はスーパー特急方式を前提にしたうえで同意した在来線の経営分離の白紙撤回を県に申し入れた。これを受けて当時の副知事などが魚津市の同意を得るべく、説得に訪れることとなった。結果として、魚津市長が「他の自治体が賛成する中、魚津市だけが反対するのは将来のためにならない」として、市議会にも同意への了解を求めた⁶⁾。議会では当初27人の議員のうち過半数が同意しなかったものの、市長が県に対してフル規格整備への同意を出す際に魚津市から5項目の要請⁷⁾を添付することを受けて議員の一部が同意に転じたことで賛成多数となり、最終的に市長が再度JRからの経営分離に同意を示すこととなった。

新幹線が魚津駅に乗り入れず、魚津市内に駅が建設されないことが決まったことから、新幹線整備は魚津市にとってのチャンスから一転、危機として捉えられるようになった。また、魚津駅停車同盟会は「北陸新幹線対策連絡協議会」と改名し、ここでも新幹線への「対策」という性格が強く打ち出されたこと

がわかる。

これ以降、開業前から開業後の段階における魚津市の取り組みは、一貫して「開業をデメリットにしない」という方針のもとに進められた。この方針は、魚津市と同様に東北新幹線の八戸開業時に鉄道による長距離移動の拠点を失った青森県三沢市との交流の結果から得られたものである。具体的な取り組み事例として、公共交通機関の強化や観光施設のリニューアル、飲食店が集積するという魚津の強みを活かし、それを発信するためのバル街イベントの開催などが挙げられる。さらに近年では、魚津駅前に集積する宿泊施設に対して、いわゆるB&B⁸⁾に近い形で運営することを推奨し、宿泊客が魚津の飲食店を利用しやすいようにした。

これらの取り組みに加え、魚津市はにいかわ観光圏の取り組みに参画し、観光の面で周辺の他自治体との連携を強めた。魚津駅前地区は黒部市の宇奈月温泉地区と並んでにいかわ観光圏における滞在促進地域となった。これにより魚津市内では、同時期の日本全体における訪日外国人観光客の増加のペースを上回って、新幹線開業から1年ごとに外国人宿泊客が約2,000人ずつのペースで増加し、2019年度には年間で13,503人を記録した。

この変化を生み出す要因となったにいかわ観光圏は、正式名称を「一般社団法人富山湾・黒部峡谷・越中にないかわ観光圏協議会」とし、2009年2月から、新幹線が開業する5年後の新川地域への旅客誘致を目指して活動を開始している。活動開始当初から新幹線開業直前期のゴールイメージを明確に設定し、実際に現在でも「水」を旅のテーマの中心に据え、観光圏内の観光資源をそれぞれの魅力に応じて役割づけて発信している。

それまでは自治体が個別に観光促進をしていたのに対して、にいかわ観光圏として地域が一体となった取り組みをすすめた。これにより最初に現れた成果は、需要に応じた多様な観光プログラムが設定できることであった。次にその多様なプログラムを強みとして、観光市場における国際競争力を高められたことが挙げられる。実際に観光博覧会などに出席する際には、単独の自治体で出展するよりも大きなブースを展開して、目立ったプロモーション活動が可能になるという。また近年では、海外の旅行会社のパンフレットに新川地域内の観光地の案内が掲載されたり、台湾の訪日観光客をターゲットにした観光戦略を打ち出したりした。

その一方で、魚津市内全体の宿泊客数は開業前後で大きな変化は見られない（図6 p 56に掲載）。そ

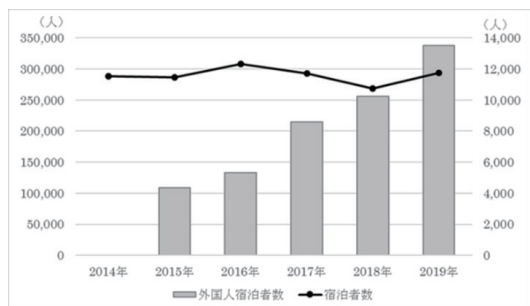


図4 魚津市内の宿泊者数と外国人宿泊者数の変化
(魚津市商工観光課へのヒアリングに基づき筆者作成)

注：外国人宿泊者数の統計開始は2015年である。

の要因として、国内からの観光を目的とした魚津市内の宿泊客が増加していないことに加え、開業によって関東地方から北陸地方への出張がそれまでの宿泊をとまなうものから、多くの場合で日帰りの出張となったことが挙げられる。魚津市では開業により東京との間では所要時間が約20分短縮されたに過ぎないにも関わらず、他の北陸地方の都市と同様に、日帰りの出張になるケースが多くなった。

魚津市長が並行在来線の経営分離に同意するにあたって県に要請した5項目には、魚津駅を中心としたまちづくりの項目ならびに並行在来線から新幹線への乗り継ぎの利便性向上を図る項目が盛り込まれ、これらを達成する方策として、2013年度に「JR魚津駅・新魚津駅周辺整備基本構想」（以下、整備基本構想）が策定された。

魚津駅と富山地方鉄道本線の新魚津駅は乗換駅として地下道でつながっているが、両駅の間にはかつて使用されていた貨物用の敷地が現在も遊休地として残されているため両駅のホームは約50m、改札口は地下道を経由して約200m離れている。また新魚津駅はバリアフリー化されておらず、地下道とホームは38段の狭い階段で結ばれているのみである。

整備基本構想の案では、あいの風とやま鉄道と新幹線駅とのアクセス路線となる富山地方鉄道との相互乗り入れも視野に入れつつ、新魚津駅を魚津駅側に移設することによりこれらの課題を克服し、乗り換え利便性を向上することが目指された。しかし国からの交付金は希望額の10%程度にとどまり、財源の確保が厳しくなった。このような中で、駅整備による費用対効果が十分でないことへの疑問が市民の側からも呈され、結果的に2017年1月に現状に合わせた計画の再検討を余儀なくされた。

その後十分かつよりオープンな議論を進める場として、まちづくり協議会が立ち上げられ、2020年3月に新たに「魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本

構想」（以下、まちづくり基本構想）を策定するに至った。策定に至るまでの協議会は6回にわたって開催され、第1回から第4回までは主に駅そのものの整備方法について検討された。しかし、安全面やコスト面の課題がなお山積する中で駅整備の具体案を絞り込むことはできず、4回目の協議会を経て、駅整備よりも駅の周辺整備を先行して行うまちづくりの構想にすることが決められた。これにより、これまで約20年間にわたって実現してこなかった駅整備の実現は、今後10年以上先延ばしになることがほぼ確実となり、両駅間の乗り換え利便性も現状から変わらないことになった。同様にこれまで要望してきた並行在来線と富山地方鉄道の相互乗り入れについても、電化方式の違いなどをはじめとした課題が山積しており実現は困難な状況となっている。

2. 鉄道輸送における変化

新幹線の開業にともない、JRの北陸本線のうち新幹線と並行する金沢―直江津間、同様に信越本線の長野―直江津間がJRの経営から分離された。北陸本線および信越本線の並行在来線区間は沿線各県を単位として、沿線自治体等が出資する第三セクター会社へと移管された。北陸本線のうち富山県内区間である倶利伽羅―市振間はJR西日本からあいの風とやま鉄道株式会社へと移管され、魚津駅もあいの風とやま鉄道の駅となった。同様に石川県内の区間はIRいしかわ鉄道株式会社へ、新潟県内の区間はえちごトキめき鉄道株式会社へ、長野県内の区間はしなの鉄道株式会社へとそれぞれ移管された（図5 p 55に掲載）。

北陸本線はかつて全国随一の「特急街道」として知られ、富山県と全国各地を結ぶ特急・急行列車が運行されていた。新幹線開業直前には既に多くの長距離列車が廃止を余儀なくされていたが、それでもなお多くの列車が県境を越えて、富山県と新潟県も含めた北陸地方各県や関西地方を結んでいた。北陸本線を走行する特急・急行列車のほとんどが魚津駅に停車し、隣の黒部市の中心駅の黒部駅にも約半数が停車するというダイヤ設定がなされていた。

しかしながら、第三セクター化を受けて、県境、つまり会社間を超えた列車の運行は大幅に数を減らされた。特に、並行在来線区間の特急・急行列車はその全てが姿を消すこととなり、魚津駅と黒部駅が担ってきた新川地域における長距離移動の拠点としての役割は、新幹線開業と同時に黒部市内の新幹線駅である黒部宇奈月温泉駅に移されることとなった。

魚津市では富山県内に限らず新潟県西部の糸魚川

市からの通勤・通学客も多く、この需要に対応するように在来線の普通列車が運行されていた。開業直前の2015年2月の魚津駅を発着する1日上下計61本の普通列車のうち37本が魚津―糸魚川間を結び、両市間の通勤・通学客の輸送を支えていたことがうかがえる。しかし、新幹線開業にともなって北陸本線が第三セクター化されると、魚津―糸魚川間は朝夕の上下列車各2本の計4本のみが直通することとなり、魚津駅以東を走行する旅客列車のほぼすべてが富山県内の泊駅を始発・終着とすることとなった。

また運賃についても、新幹線開業前には魚津―糸魚川間はJR線のみ利用で970円であったが、第三セクター移管後は会社間をまたいだ運賃計算がなされるため、現在では同区間の運賃が1,220円となり、開業時と比較して運賃が250円値上がりした。

魚津市と糸魚川市のみならず、新幹線開業前夜までは、魚津―新潟間を特急「北越」が約2時間45分で結び、また魚津駅を始発・終着とする特急「サンダーバード」が1日1本設定され、大阪―魚津間を3時間31分で直通していた¹⁰⁾。しかし、これらの特急列車が新幹線開業と同時に廃止されたことにより、魚津市と新潟市や関西方面が鉄道で直接結ばれることはなくなった。

新幹線開業後の新潟市との鉄道でのアクセスのうち最も一般的なものでは、新黒部駅と黒部宇奈月温泉駅での間と上越妙高駅で計2回の乗り換えを必要とし、所要時間も3時間以上要することとなった¹¹⁾。また現在関西方面との間では、富山―金沢間で新幹線を利用しても、在来線を利用しても、金沢駅で接続する大阪行の特急「サンダーバード」号は同じ便となることが多い。そのため魚津市と関西方面の移動において新幹線の時間短縮効果は得られないことが多い。開業後には金沢駅で少なくとも1回の乗り換えを要することとなり、現在では魚津―大阪間は最速でも3時間44分と、新幹線開業前よりも最速の所要時間が15分近く長くなっている。なお、この最速のアクセスは魚津駅から金沢駅まで在来線を利用するものであり、皮肉にも魚津市から関西方面へのアクセスでは、新幹線を利用しない場合が最速となっている¹²⁾。

これらの新幹線開業にともなう鉄道での魚津市と各地域間のアクセスの悪化は、それぞれの地域との分断を生むこととなった。元来結びつきの強かった魚津市と糸魚川市の間での往来の際に、両市間の鉄道でのアクセスが極端に悪化したことに対する不満の声は、筆者の聞き取り調査の中でたびたび聞かれた。実際に、新川地域唯一の私立高校である魚津市

の新川高校では、入学希望者のうちの糸魚川市内からの通学者が占める割合が、2015年度以降から顕著に減少したことが、同校への電話での聞き取りにより明らかになった。

また直通の特急列車の廃止によって、魚津市と新潟市や関西方面との間で新幹線を利用した場合でも所要時間は増大し、乗り換えも必要になった。加えて、遠く離れた地の駅において停車駅や終着駅としての「魚津」の地名が行き先表示盤に表示されたり、放送による案内がなされたりすることがなくなる。これらに起因する心理的距離の拡大は、それまで列車で結ばれていた地域の住民にとっての魚津の存在をより小さなものにするのであり、所要時間の増加がもたらす分断以上に大きな分断を魚津市とそれぞれの地域間に生むものであると考えられる。

III マルチ・スケールにみる整備新幹線事業と「地域の振興」に向けて

前章では、魚津市を事例に新幹線駅が立地しない沿線自治体における新幹線開業にともなって起きた様々な変化を整理した。本章ではそれらの変化をそれぞれのスケールに分けて再整理し、そのうえで、これらの変化を相互に関連しあうマルチ・スケールなものとして捉えなおす。これにより、新幹線開業という巨大なスケールの変化にともなって、ローカルなスケールでどのような変化が発現するかを明らかにして、整備新幹線事業の新たな特徴について考察する。これを踏まえたうえで、駅の立地しない沿線自治体が、整備新幹線の開業にともなって、より大きな利益を得るための方策についても言及する。

1. マルチ・スケールによる変化の再整理

新幹線の開業は都市圏と地方の間の時間距離を大幅に短縮し、新たに新幹線でつながった先の都市には大きな注目が集まるようになる。櫛引がこのような変化を総称して「巨大な条件変更」としたように、整備新幹線事業は全国規模の非常にスケールの大きな事業であると言える。

整備新幹線事業においては、JRが並行在来線の運営から撤退することが認められている。これにより北陸新幹線の並行在来線である北陸本線および信越本線は、県域を単位とする第三セクターの鉄道会社へと移管された。これまで北陸本線の列車は北陸地方の各都市同士やそれらと他地方の都市を結んでいたが、移管後は大きくその数を減らした。これに

より北陸地方において在来線による長距離旅客輸送
は終焉を迎えた。ここに、全国規模のスケールの変
化の中で現れ出る都道府県スケールの変化をまず1
つ見出すことができる。

このような在来線による旅客輸送体系の大きな変
化により、魚津市と他都市間のアクセスは悪化し
た。特に、通勤・通学客の往来がさかんであった糸
魚川市や、本州における日本海側唯一の政令指定都
市である新潟市との間での鉄道によるアクセスの悪
化は顕著であった。このように並行在来線の第三セ
クター化は、糸魚川市からの通学者の減少の事例を
はじめとして、魚津市と他都市との間の鉄道による
旅客輸送に分断を生むこととなった。

また新幹線の建設段階にあっては、魚津市と富山
県内の他自治体との間で、特に整備方式をめぐる
意見の食い違いが生じていた。開業後においても、
他の駅が設置された自治体では旅行客の増加やまち
づくりの進展が見られたのに対して、魚津市では市
内の総宿泊客数に変化はなく、フル規格化の同意以
来求めてきた魚津駅整備を中心としたまちづくりも
今後10年以上は実現しないこととなった。また、関
東地方から北陸への出張形態の変化によって、長き
にわたって出張客の需要によって支えられ、駅前地
域を中心に出張客向けのビジネスモデルが定着して
いた魚津市は、大きな方針転換を強いられることと
なった。このように新幹線開業という全国規模のス
ケールの変化の中で、開業前の段階から現在に至る
まで、新幹線の立地しない自治体は整備新幹線事業
にかかる社会の流れの中で孤立を余儀なくされてい
ることがうかがえる。

このように魚津市は、①アクセスしづらく、②他
の自治体と対立し、③得られた経済的利益も限定的
で、④まちづくりも進展していない存在となった。
「地域の振興」を目指すナショナル・スケールの新幹
線開業に係る社会の流れの中で、魚津市は孤立する
存在となっているのであり、ここに整備新幹線事業
が地方都市にもたらした負の側面として指摘され
る。

2. 地域の連携がもつ可能性

開業前は北陸本線を走行する特急・急行列車のほ
とんどが魚津駅に、またその半分が黒部駅に停車し
ていた。そのため、新川地域内に鉄道による長距離
移動の拠点としての役割を持つ駅が2つ存在してい
たといえる。しかし、開業後に全ての特急・急行列
車が廃止されると、これまで2つの駅に分散して存在
していたその役割が、1つの新幹線駅に集約され、黒

部宇奈月温泉駅は黒部市だけでなく新川地域全体の
玄関口としての役割を持つように位置付けられた。

このような中で、にいかわ観光圏では開業を新川
地域への旅客誘致のチャンスと捉え、市町村の垣根
を越えて観光の面での連携を強めた。この取り組み
によって、滞在促進地域の1つに指定された魚津駅
前地区を擁する魚津市の外国人宿泊客数が、当時の
国全体の増加を上回るペースで増加した。これは、
新幹線開業後の魚津市でみられた確認できた中で唯
一のプラスの変化であると言える。

この変化を生む要因となったにいかわ観光圏は、
新川地域内の各自治体が連携した取り組みである。
同様に新川地域における地域が連携した取り組みの
事例として、「にいかわプロモーションオーガニゼー
ション」(以下、N.P.O.)の活動がある。にいかわ観
光圏が富山県と新川地域内の各自治体が主導する行
政側の活動であるのに対し、N.P.O.は黒部商工会議
所に事務局を置く地元の経済界が主導する民間の側
での活動である。

N.P.O.の前身にあたる「新幹線開業くろべ市民会
議」(以下、市民会議)は、2013年7月に開業に向け
た各種事業の実施主体の連絡調整の円滑化と、市内
および新川地域全体の一体感と住民の意識醸成を目
的として設立され、市民会議では開業前から開業当
日までの段階において、種々のプロモーション活動
を主催した。また、市民会議が開業時に黒部宇奈月
温泉駅に設置した顔出しパネルには、新川地域内各
地の観光資源や各自治体のキャラクターが配される
デザインとなり、ここでも地域の玄関口としての性
格が現れた施策がとられたことがうかがえる。

開業から1年後の2016年4月に市民会議は解散され
たものの、同年の10月にはN.P.O.が市民会議の精神
を受け継ぐ形で設立された。N.P.O.では、黒部宇奈
月温泉駅の開業効果を維持し、開業後に新川地域の
新たな玄関口となった同駅の利用促進を目的とする
中で、新川地域全体の一体感をさらに高めるべく「に
いかわ」を冠した「にいかわプロモーションオーガニ
ゼーション」という名前に変更された。その背景に
は、新川地域唯一の鉄道での長距離移動の拠点を持
つことになり、新川地域全体の発展に向けた舵取り
役としての責任感が黒部市にあったのではないかと
N.P.O.の担当者は分析する。また、先述の顔出しパ
ネルに加え、N.P.O.として新たに設置した特大ポス
ターは、新川地域各地の名所を並べて、新川地域全
体で観光PRをするデザインとなっている(図6)。

現在、N.P.O.の運営委員は全員が黒部市民で構成
されており、N.P.O.以外に地域を巻き込んだ取り組

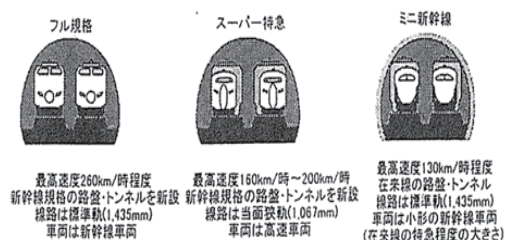


図7 新幹線の3つの整備方式
(富山県北陸新幹線対策連絡協議会
・北陸新幹線建設促進富山県民協議会, 2016)

みは見られない。一方、担当者は地域内各地から構成員が集まることを希望しており、N.P.O.が起点となって地域で一体となった取り組みが行政や産業などの場面において進められることに期待しているという。

先述のように、魚津市は全国スケールの新幹線に係る社会の流れの中で孤立する存在となっていた。その一方で、新幹線の駅が立地していなくても、周辺の他自治体と連携を強めることにより、限定的とはいえ新幹線開業後にプラスの変化も見られた。周辺の他自治体との連携の中で見られた魚津市におけるこの変化の事例は、新幹線沿線自治体为新幹線開業により大きな利益を得るにあたって、非常に示唆に富んだものとなるのである。この点で、開業後に設立されたN.P.O.により、新川地域が一体となった地域振興のための施策が取られることに期待されることは大きい。新幹線にかかる社会の流れの中で、駅の立地しない自治体を孤立させることなく、新幹線を地域全体の財産とすることで、駅の立地しない自治体にもより大きな利益がもたらされると考える。

IV おわりに

本稿では、まず新幹線開業後に沿線地域で起きた変化を整理した。その後、これらの変化が互いにそれぞれが発現するスケールを越えて影響するマルチ・スケールなものとして捉えなおした。そのうえで整備新幹線事業にかかる社会の動向の中で、駅の立地しない自治体を孤立させるという、整備新幹線事業の負の側面を指摘した。一方で、魚津市における外国人宿泊者数の増加に代表されるように、自治体の垣根を越えて地域としての連携を強化することで、駅の立地しない自治体为新幹線の恩恵をより多く得ることができる可能性があることを示唆した。

本研究では、主な調査手法が聞き取り調査や

フィールドワークに偏り、定量的な分析が十分にできなかった点が課題として挙げられる。また、研究の段階において鉄道に偏重した分析を行い、地域住民の生活に欠かせない自動車をはじめとした他の交通手段を考慮に入れることが少なかった。さらに、本研究を実施するにあたっての調査は、2020年の夏から冬に実施されている。そのため調査の段階で得られた種々のデータは、COVID-19のパンデミックという新幹線開業よりも巨大で強力なグローバル・スケールの変化が反映されたものではない。今後はこれらの課題点から、新幹線が地域におよぼした変化について、量的調査によるさらなる定量的な分析と、より現実に即した調査が求められる。

また筆者は本研究を通して、新幹線が地域に与える影響力の大きさについて強く実感することとなった。それは地域にとって恩恵をもたらすだけでなく、一方で自治体の孤立を招くというネガティブなものでもあった。このような中で地域が早期に連携を強化し、整備新幹線が本来の目的であり、何より地元住民の望む「地域の振興」を今よりもさらに実現する存在になることを期待して、本稿の結びとする。

謝辞

本研究にともなう調査を実施するにあたり、魚津市産業建設部部長の宮野さまと同商工観光課課長代理の前田さまには、2度の聞き取り調査にご協力いただき、数々の貴重な資料をご提供いただきました。また、本稿の執筆にあたり、大阪市立大学文学部の卒業論文執筆の段階からの指導教員である木村義成先生をはじめ、地理学教室の先生方には数多くのご指導を賜りました。その他、本研究および本論文執筆の過程でご協力いただいた全ての皆さまに、感謝申し上げます。

注

- 1) 図7のように整備方式のうち、「フル規格」とは新幹線規格の路盤に1,435 mmの標準軌の線路を敷設する方式である。また、「スーパー特急」とは新幹線規格の路盤に1,067 mmの狭軌の線路を敷設する方式であり、「ミニ新幹線」は狭軌である在来線を標準軌に改軌し、小型の新幹線車両を走行させる方式である。
- 2) 高崎―長野間は北陸新幹線の一部でありながらも、開業当時には北陸地方を目的地としなかったため、当時の首都圏においては「長野(行)新幹線」の呼称を用いて案内さ

れることが一般的であった。

- 3) 環境正義とは、環境問題をあらゆる立場にある人々の視点から捉え直し、環境の保全と社会的正義を結びつけ、環境面での公正・公平を実現しようとする考え方のこと。その中で開発や事業による利益を享受する範囲を受益圏、一方で不利益を被る範囲を受苦圏とした。
- 4) 朝日新聞(1999年5月20日)『『意思統一』前途は多難 北陸新幹線枠組み見直し』の記述に基づく。
- 5) 朝日新聞(1999年7月7日)「本音噴出(レールはどこへ北陸新幹線のいま:1)」の記述に基づく。
- 6) 朝日新聞(2001年3月26日)「魚津市長、第三セクター化同意 北陸新幹線の並行在来線」の記述に基づく。
- 7) フル規格整備同意にともなって魚津市から県に出された5項目の要請は以下のとおりである。

- ① 現JR魚津駅を中心とした街づくりを推進するため、県が積極的な支援を講じること。
 - ② 国道8号魚津黒部入善バイパス、一般県道下垣内沢線のバイパスなど、本市から新幹線新駅への到達性があり全アクセス道路を整備すること。
 - ③ 富山地方鉄道との相互乗り入れなど、並行在来線から新幹線への乗り継ぎの利便性を図ること。また、快速列車の走行や運行本数の増便など運行内容の充実に努めること。
 - ④ 並行在来線について、県が責任をもって存続を図り、経営分離に係る沿線市町の財政負担が過度とならないようにすること。
 - ⑤ 県東部駅の駅名について、新川地域の玄関口にふさわしい名称の設定に努めること。
- 8) B&Bとは「Bed and Breakfast」の略で、英語圏発祥の安価に宿泊スペースと朝食を提供する簡易的な宿泊施設のことである。
 - 9) あいの風とやま鉄道線は交流電源、富山地方鉄道線は直流電源にて電車の運行がなされている。
 - 10) 『JTB時刻表2015年2月号』(JTBパブリッシング)に基づく。
 - 11) スマートフォンアプリ「Yahoo!乗換案内」を用いて筆者算出。
 - 12) 魚津駅を午前6時55分に出発する金沢行きの快速列車と金沢駅を午前8時5分に出発する大阪行きの「サンダーバード」10号を利用する。

地域社会研究, 7, 135-145.

- 櫛引素夫(2020):『新幹線は地域をどう変えるのか』古今書院。
- 櫛引素夫・西山弘泰(2018):「新幹線学」の構築は可能か——「ポスト整備新幹線」時代に向けての論点整理と評価法検討. 地域社会研究, 11, 11-23.
- 鶴通孝(2019):『整備新幹線 紆余曲折の半世紀』鉄道ジャーナル社。
- 長谷川達也(1997):私鉄系不動産企業による住宅地開発. 人文地理, 49(5), 47-62.
- 船橋晴俊・角一典・湯浅陽一・水沢弘光(2001):『「政府の失敗」の社会学 整備新幹線建設と旧国鉄長期債務問題』ハーベスト社。
- 船橋晴俊・長谷川公一・畠中宗一・梶田孝道(1985):『高速文明の地域問題 東北新幹線の建設・紛争と社会的影響』有斐閣。
- 前畑明美(2011):沖縄・古宇利島における架橋化による社会変容. 人文地理, 63(4), 42-57.
- 三木理史(1995):交通地理学は何を目指すか. 地理, 40(1), 54-58.
- 山崎孝史(2013):『政治・空間・場所——「政治の地理学」にむけて[改訂版]』ナカニシヤ出版。

参考資料

- 魚津市(2013):JR魚津駅・新魚津駅周辺整備基本構想。
- 魚津市(2020):魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想。
- 時刻情報・MD事業部(2010):『JTB時刻表2010年3月号』JTBパブリッシング。
- 時刻情報・MD事業部(2015):『JTB時刻表2015年2月号』JTBパブリッシング。
- 時刻情報・MD事業部(2015):『JTB時刻表2015年3月号』JTBパブリッシング。
- 時刻情報・MD事業部(2020):『JTB時刻表2020年3月号』JTBパブリッシング。
- 新幹線開業くろべ市民会議(2016):新幹線開業くろべ市民会議3年間の足あと。.
- 富山県・魚津市・滑川市・黒部市・入善町・朝日町(2009):富山湾・黒部峡谷・越中にいかわ観光圏整備計画。
- 富山県北陸新幹線対策連絡協議会・北陸新幹線建設促進富山県民協議会(2016):北陸新幹線のあゆみ。

参考文献

- 井野俊介(2012):空間統合の高速化がもたらす不均等発展——北陸新幹線建設と、小諸・岩村田の都市間競争を例として. 空間・社会・地理思想, 15, 15-41.
- 櫛引素夫(2014):「新幹線効果」を考える——八戸・弘前・青森。

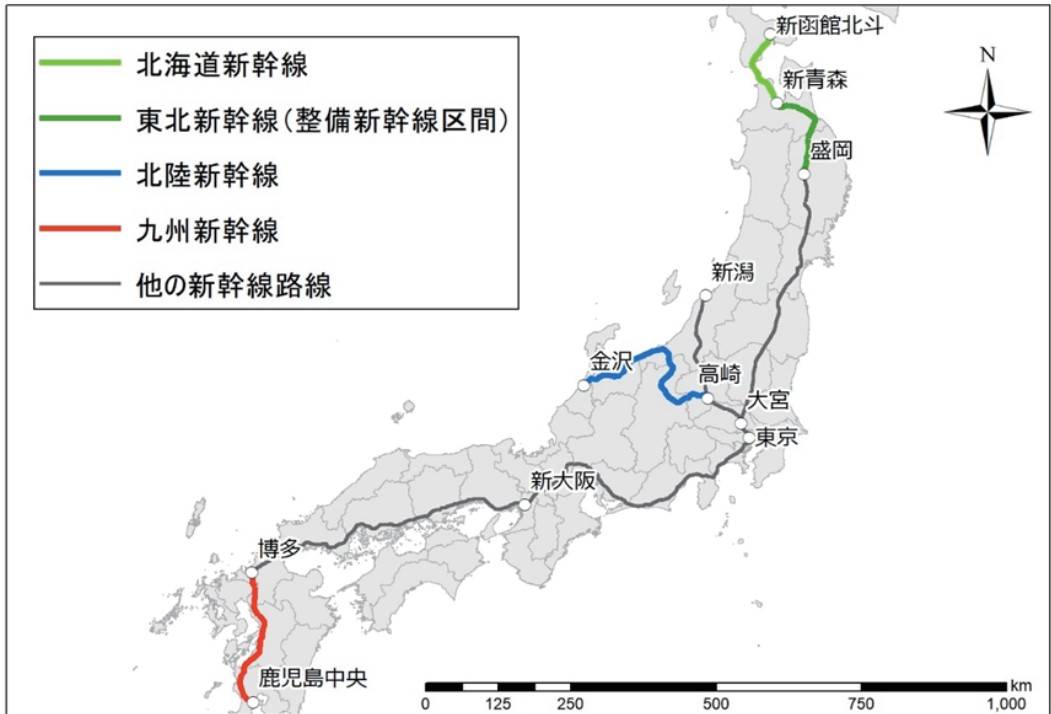


図1 整備新幹線路線図（2021年度末現在）

(筆者作成)

注：山形新幹線や秋田新幹線などのいわゆる「ミニ新幹線」は、正式には在来線の田沢湖線や奥羽本線の一部であって、全幹法には基づかない路線であるため地図上には記載していない。

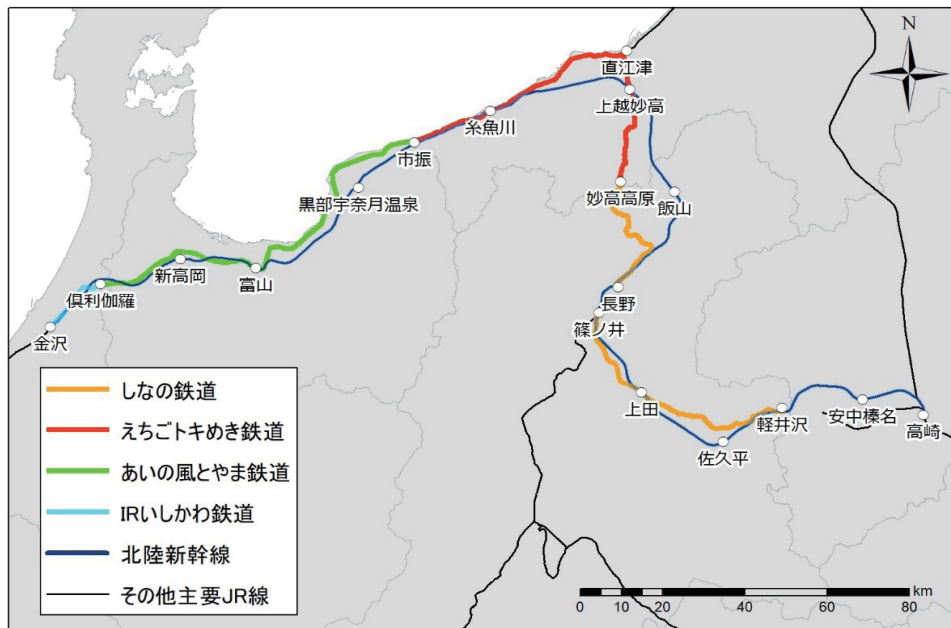


図5 第三セクター化された並行在来線と北陸新幹線

(筆者作成)



図6 黒部宇奈月温泉駅に設置された特大PR看板

(2020年11月11日 筆者撮影)

注：ポスターのデザインは上から

あさひ舟川『春の四重奏』(朝日町)、黒部宇奈月温泉駅とその周辺(黒部市)
夕日に反射して黄金に輝く水田(入善町)、立山連峰と魚津埋没林博物館(魚津市)